Dobrobyt

№ 7 LIPIEC 1933. ROK 2

ZESZYT NA ŚWIĘTO MORZA

ZESZYT NA ŚWIĘTO MORZA



STATUA ŚW. JANA W GDYNI NA COKOLE BETONOWYM.

Należytość pocz. opł. rycz. Cena 30 gr.

DOBROBYT

TYGODNIK GOSPODARCZY DLA WSZYSTKICH

№ 7 LIPIEC 1933. ROK 2.

„ŚWIĘTO MORZA"

Nie wszystkie uroczystości i obchody w Polsce są potrzebne i celowe, — jednak wszystkie uroczystości propagujące polskie morze i Gdynię są nietylko pożyteczne, ale **konieczne**, bo społeczeństwo polskie jako typowy „szczur lądowy" w 99% swej liczebności nie jest świadomem co to jest morze.

Większość społeczeństwa naszego myśląc o morzu widzi w niem albo **piękno**, albo letnisko i **kąpiel**, albo przyjemność turystyczną zbliżającą nas do **„Słońca Afryki"** lub tajemniczości **„zorzy polarnej"**.

Część dalsza naszego społeczeństwa widzi w morzu polskiem **przez okulary rycerskiego sentymentu**, bazę przyszłej floty wojennej pod polską banderą.

Lecz tylko **niewielka** grupa naszego społeczeństwa widzi w Gdyni ogromny **dworzec kolejowy polski, morski**, z którego mogą i mają prawo wyjeżdżać **polskie pociągi — okręty** we wszystkich kierunkach świata po **oceanicznym torze kolejowym**, który jest na zasadach międzynarodowych **współwłasnością** Polski.

Czem jest linja kolei żelaznej to każdy rozumie i docenia, lecz czem jest linja okrętowa tego **nie docenia** 99% naszego społeczeństwa.

Dlaczego tak jest mimo wieloletniej pracy propagandowej i wołań „Frontem do morza"?

Odpowiedź nie trudna. — Mamy polski dworzec morski Gdynię, — lecz **nie mamy ani lokomotyw, ani wagonów morskich**. — To co istnieje, to jakieś wąskotorówki podmiejskie i to nawet tylko z nazwy, polskiemi się mieniące. — Z naszego dworca morskiego Gdyni odchodzą **niepolskie**, obce, w obcych walutach płatne, pociągi morskie. — To jest pierwsza przyczyna naszego braku zainteresowania dla takiej „kolei".

Druga przyczyna, **to brak polskiego handlu morskiego** — Handel morski w Polsce i dla Polski prowadzą i uprawiają również niepolacy i to **obcokrajowcy** wprost z Hamburga, Antwerpji, Londynu i t. p. I znów miljony miljonów płyną przez obce ręce z niepowetowaną szkodą dla narodowego i państwowego gospodarstwa i dobrobytu naszej Ojczyzny, — bo **w Gdyni właściwy handel morski nie istnieje**.

Gdy raz zakosztujemy handlu morskiego zaraz będzie inaczej. — **Trzeba jednak raz zacząć!** — Trzeba p r a k t y k a n t ó w handlowców **wyposażyć w subwencje** i rozesłać na praktykę po wszystkich faktorjach kuli ziemskiej. Musi się im dać subwencje, bo posad płatnych **Polacy niedostaną**. — Praktykantami powinni być ludzie, którzy już brali udział w życiu handlowem w Polsce, bo tacy będą się lepiej i prędzej orjentować co i jak zrobić, aby stworzyć polski handel morski.

Przyszłość Gdyni i przyszłość rozwoju naszego dobrobytu zależna jest zatem od:

a) polskości morskiego handlu,
b) „ taboru okrętowego,
c) „ przemysłu eksportowego z Polski.

Polski tabor okrętowy mógłby być zrealizowany w krótkim czasie na zasadach **„Banku Pracy"**, głoszonych przez „Dobrobyt".

W innym wypadku przy braku polskich kapitałów pieniężnych tabor taki będzie przez długie — długie lata romantycznem marzeniem.

Polskość przemysłu pracującego na eksport można uzyskać jedynie drogą **likwidacji obcego stanu posiadania w przemyśle** na ziemiach polskich. — Likwidacja ta da się przeprowadzić drogą **obowiązujących praw** przez spowodowanie **nierentowności** w tych obcych warsztatach pracy. — To nie jest trudne.

Kto z Czcigodnych Czytelników „Dobrobytu" pragnie dorzucić cegiełkę do rozbudowy Gdyni, — do rozbudowy polskiego taboru i handlu morskiego, ten powinien z okazji „Święta Morza" zaabonować „Dobrobyt" (9 zł. rocznie) i ten powinien dopomóc nam do zwiększenia polskiego stanu posiadania w przemyśle górnośląskim przez subskrypcję próbną na rzecz spółdzielczej kopalni węgla „Dobrobytu". — Dotycząca deklaracja jest zamieszczona na okładce. Można subskrybować od 10 zł. począwszy.

TRAGICZNY EKSPORT MORSKI CZARNYCH DJAMENTÓW

Kto widział imponujące urządzenia dla węgla w Gdyni, — kto widział tysiączne czerwone taśmy wagonów pełnych czarnych djamentów zdążających do portu polskiego, tego podświadomie napełnia radosna duma: „Polska, to Wielka Rzecz!"

Niedawno przywieziono uroczyście wodą symboliczną bryłę węgla z górnośląskiej kopalni do Gdyni, dla zaznaczenia, jak ważnem jest to czarne kopalne bogactwo dla Polski, dla Gdyni i dla naszej ekspansji na morzu. — Widziałem tę bryłę później za lustrzaną szybą wystawową w Warszawie na Nowym Świecie.

Ale ten kto zna **kulisy** ekonomiczne tych złudnych wielkości, ten **z troską** musi spojrzeć **w przyszłość morskiego eksportu węglowego Polski.**

Dzisiaj **ten eksport rujnuje** nasze możliwości dobrobytowe i każdy wagon węgla ładowany na okręty, to kropla krwi upływająca z organizmu gospodarczego Polski. — Anemję naszego życia gospodarczego zawdzięczamy w dużej mierze temu tak **pozornie radosnemu** eksportowi węgla drogą morską.

Pozorny ten paradoks najlepiej oświetlą cyfry.

Na rok 1933 preliminuje się eksport węglowy morzem w ilości **7 miljonów ton.**

Węgiel ten dostawiamy do Gdyni koleją, przyczem wagony przebiegają odległość **przeciętnie 550 km.**

Za przewóz tego węgla pobiera P. K. P. zł. 4.25 za tonę **t. zn. 42.50 zł. za wagon 10.000 kg.**

Za przewóz tej samej ilości węgla i na takiej samej odległości pobiera P. K. P. od każdego obywatela **kwotę 194 zł.**

Różnica na wagonie **wynosi 151.50 zł.**

Ta różnica wyraża efektywną **stratę** P. K. P. przy morskiem eksporcie węgla z Polski.

Przy eksporcie 7 miljonów ton czyni to **105 milj. zł. rocznie.**

Któż te straty pokrywa?

Oczywiście pośrednio **całe społeczeństwo polskie, prócz właścicieli** kopalń węgla!

Ale na tem nie koniec.

Konwencja węglowa sprzedaje ten węgiel eksportowy po cenach dumpingowych. Za 10 tonowy wagon loko kopalnia osiąga się **niecałe 20 zł.** — Dla kopalń przedstawia to rachunkowo stratę około 16 zł. na 1 tonie (160 zł. na wagonie 10.000 kg.).

Przy siedmiu miljonach ton eksportu rocznie **deficyt** ten wynosi około **112 miljonów złotych rokrocznie.**

Któż pokrywa ten deficyt?

Oczywiście znowu **całe społeczeństwo polskie, prócz właścicieli** kopalń węgla.

Społeczeństwo pokrywa ten deficyt bezpośrednio, płacąc **wygórowane** ceny za węgiel spalany w kraju.

Sumaryczny ciężar z tytułu strat przy przewozie i przy cenach dumpingowych wynosi zatem rocznie **około 220 milj. zł. rocznie i ciężar ten dławi inne gałęzie przemysłu,** które płacąc tak wysoki haracz nie mogą pracować tanio i nie są zdolne do zdrowej konkurencji na rynkach zagranicznych.

To wszystko jednak nie zamyka jeszcze bilansu tragedji kopalnictwa węglowego w Polsce, bo trzeba wziąć pod uwagę, że **my nie posiadamy polskich kopalń węgla na Górnym Śląsku.** — One są własnością

kapitału zagranicznego, który bez zysków pracować nie będzie i musi pobierać wysoką dywidendę.

Przyjmując na samym Górnym Śląsku **skromnie 2 miljardy** złotych jako kapitał pracujący w tamtejszym przemyśle węglowym i skromne oprocentowanie przeciętnie 8% rocznie otrzymujemy dalsze **160 miljonów złotych** jako **dalszy ciężar** gniotący polskie życie gospodarcze.

Widać zatem jasno, jak czarno wyglądają nasze kulisy węglowe w świetle cyfr. — Gospodarstwo polskie dla samego górnośląskiego przemysłu węglowego musi **zarobić i wypracować olbrzymią sumę około 380 milj. zł. rocznie.**

Nie dziwmy się, że wszystkim tak ciężko, bo to nietylko węgiel ma takie czarne kulisy gospodarcze.

Nadobitek tego wszystkiego przychodzi jeszcze w rachubę jedna **fatalna operacja.**

Kapitał obcy pobierając dywidendę w złotych, wymienia ją oczywiście **na waluty** swych krajów macierzystych.

I stąd się rodzi chorobliwe zapotrzebowanie Banku Polskiego na obce waluty.

I cóż się okazuje?

Za ofiarny z polskiej strony morski dumping węglowy (7.000.000 ton), wpłynie do Polski obcych walut za **niecałe 100 miljonów** złotych, czyli zaledwie jakieś **60%** procent tego, co potrzebnem jest, aby pokryć zyski obcego węglowego kapitału w obcych walutach (160 miljonów rocznie). — **Za 40% ugania się bilans handlowy i płatniczy Polski w pocie czoła.**

Czarne djamenty Polski w rękach **obcego kapitału**, to nie błogosławieństwo, lecz **łoże Madejowe** naszego organizmu gospodarczego.



Skąd pochodzi nazwa Polski i Polaków

Mówiąc prawdę musimy stwierdzić z rumieńcem na twarzy, że podziśdzień zupełnie stanowczej i pewnej odpowiedzi na to pytanie, nauka nam nie dała.



Statki na rzece Prypeci, która prawdopodobnie stanowiła drogę przybycia Polan z pod Kijowa nad Gopło w latach 870 po Chr.

Krążymy ciągle w kole domniemań.

Ogromne prawdopodobieństwo trafności wykazuje hipoteza Dra Kazimierza Krotoskiego, która jest przedmiotem niniejszego artykułu.

Badając dzieje powstawania różnych jednostek państwowych w drugim pięciowieku po Chrystusie przekonywujemy się, że wszystkie bez wyjątku narody w owym czasie zawdzięczały swe przeobrażenie organizacyjne jakiemuś naciskowi zzewnątrz. Ten zewnętrzny nacisk, zwykle obca dyktatorska wola najeźdźcy łączyła zatomizowane społeczności słowiańskie w wielkie państwowe skupienia.

Na ziemiach polskich też nie było inaczej. Wśród licznych plemion lackich, jak Wiślanie (Małopolanie), Ślężanie (Ślązacy), Opolanie, Łączanie (Łęczycanie), Mazowszanie, Kujawianie i wielu pomniejszych, wyróżniało się kulturą plemię Polan.

Polanie jako mieszkańcy pól trudnili się uprawą roli w czasokresie, kiedy inne plemiona lackie żyły na stopniu niższej kultury hodowlanej czy łowczej.

Niewątpliwie zatem nazwa „Polska“ i „Polacy“ są pochodną od nazwy „Polanie“.

Opinja złudnych hipotez wtłacza pierwotne siedlisko tych Polan w dorzecze Warty, chociaż absolutnie nic za taką hipotezą nie przemawia.

Dr. Kazimierz Krotoski z całą stanowczością twierdzi, opierając się na najstarszych źródłach historycznych, że: „nazwa Polan i polskiej ziemi nie mogła żadną miarą powstać na ówczesnym terenie wielkopolskim!“

Na ówczesnym terenie wielkopolskim powstała nazwa „Lechici“ (po litewsku „Lenkas“, po węgiersku „Lengyel“), a nazwa Polan, to import z tych okolic, gdzie rzeczywiście pola były, a więc czarnoziemne stepy około Kijowa, gdzie ponad wszelką wątpliwość rezydowało od zamierzchłych czasów plemię Polan.

Plemię to spokojne i rolnicze nie było samo w sobie żywiołem państwowo-twórczem. — Plemię Polan było masą zawojowaną przez Warego—Rusów.

Warego — Rusi byli to Skandynawie z okolic Upsali, którzy zbrojnymi drużynami najeżdżali ziemie słowiańskie.

Ponieważ drużyny te nie zabierały ze sobą na wyprawy swoich kobiet, przeto Warego — Rusi asymilowali się bardzo szybko w morzu słowiańskiem.

Przypuszczać zatem należy, że zorganizowana przez Waregów w Kijowszczyźnie drużyna Polan wkroczyła nad Wartę pod wodzą spolonizowanego jakiegoś Warega i zmusiwszy do posłuszeństwa plemiona Lechitów, stworzyła nad Wartą zawiązek państwa Polan, — państwa polskiego, — zawiązek naszej ukochanej Polski.

Zgrupowania licznych charakterystycznych nazw miejscowości w okolicach Gniezna, Gopła, Lednogóry i Poznania potwierdzają wyraźnie hipotezę Dra Krotoskiego.

Mamy tam kilkanaście miejscowości pochodzących od tematu „Ruś“ jak: Ruszin (powiat witkowski), trzy Rusinowa (powiat strzeliński, wyżycki, leszczyński), Rusza (pow. gnieźnieński), Rusiec (pow. żniński), Rusko (pow. jarosiński), Ruscza (zanikła osada pod Łąskiem w pow. bydgoskim), Ruszcza, Rusibórz i Rusiborek (pow. średzki), Rusocin (pow. śremski) Rusinowa góra (wzgórze nad rzeczką Kamionną w pow. międzychodzkim), Ruski dół w Gogolewie (pow. śremski), Ruskie błoto, las na Dobrojewie (pow. szamotulski).

Oprócz wymienionych „Kodeks Wielkopolski“ wymienia 12 dalszych nazw od tematu „Rus“.

Jako dalszy widomy znak wędrówki Polan nad Wartą mamy dwa Polanowa (pow. witkowski i wyżyski), jakoteż Polanowice (pow. strzelicki).

Wiemy nadto, że wyraz „cerkiew“ pochodzi z greckiego „Kyri kon“, a wyraz „pop“ z greckiego „pappas“. — Wyrazy dostały się do języków słowiańskich w VII lub VIII wieku ze wschodu.

W granicach przedrozbiorowych Polski mamy „Cerekwic“ około 22 z czego na ziemiach państwa warego — rusów 7, Wielkopolsce 6 w okolicy Poznania, Żnina i Jarocina.

„Popowów“, „Popówków“, „Popowic“ i t. p. w tych samych granicach z r. 1772 mamy 169, z czego na ziemie podbite przez Warego-Rusów na wschodzie przypada osad 112, a na ziemie wielkopolskie 33.

Wkroczenie Polan na ziemie wielkopolskie odbyło się prawdopodobnie w następujących warunkach i z następujących powodów:

W r. 882, Oleg, wierny opiekun nieletniego syna i dziedzica Ruzykowego, Igora, przybył do Kijowa, aby usunąć niebezpiecznych dla Igora „gubernatorów“ kijowszczyzny Waregów Askolda i Dira. — Oleg zamordowawszy podstępnie gubernatorrów, zawładnął kijowszczyzną. —

Rodzina Askolda, Askoldzice, a może także i Dirowice zebrawszy przychylnych im Polan uszli na zachód do Wielkopolski. Dr. W. Semkowicz słusznie zwrócił uwagę na fakt, że słowo Askold pochodzi od staronordyjskiego wyrazu „asca“ — popiół.

Dynastja Askoldów, czyli Popielów osiadła się nad Gopłem i założyła pierwsze podwaliny państwa polskiego.

Dowody tej rewolucyjnej hipotezy podamy w następnych zeszytach „Dobrobytu“.



Plac Durbar pełen świątyń w mieście Patan w Napalu (Indje) — Patrz artykuł „Indje się budzą” w Nr. 6-tym „Dobrobytu”.

Siedemset lat mija, odkąd Toruń miastem być począł... Siedemset lat pracy, wysiłku, doli i niedoli całych pokoleń... Przybywajmy gromadnie, pokłonić się sędziwym jego murom, w tym roku dla niego odświętnym!.. I wierzy Toruń, że jego zew, miłością nabrzmiały, usłyszan zostanie w Warszawie i Wilnie, w Krakowie i Poznaniu, we Lwowie i Gdyni, że powtórzon będzie we wszystkich miastach Polski i całej Ziemi naszej najmilejszej obwieści.

EDMUND KALEŃSKI (vice konsul Rz. P. w New Yorku).

THE „POLISH CORRIDOR"

By the Treaty of Versailles the Polish province of Pomorze (Pomerania or Pomerelia), *i. e.*, the "Corridor." was restored to Poland as it had existed before the First Partition. Pomorze means "land of the sea-coast" in Polish, and the very name indicates its Polish origin.

At present, the province of Pomorze and the Free City of Danzig are in a position very much like that which they held before the Partitions of Poland.

Danzig first appeared in history as "Gdansk" in the year 997 and from that time, together with the surrounding district of Pomorze, ("Pommern" in German) belonged to Poland for the subsequent eight centuries, until 1793, *i. e.*, the Second Partition of Poland, except for an interval of 146 years (1308-1454) when both Danzig and Pomorze were detached from Poland by force and they passed under domination of the Teutonic Order

But who were the "Teutonic Order?"

In 1225, Conrad, Duke of Poland, appealed to the German Order of the Virgin Mary, organized at Acre in 1191 and known as the Teutonic Order, asking that it should shed the light of the Gospel on the heathen Prussians.

And who were the Prussians?

The Original Prussian tribes, akin to Finns and Mongolians, inhabited the Baltic coast in the region of present East Prussia. The Monk-Knights of the Teutonic Order overwhelmed and completely exterminated these original Prussian tribes, appropriated the Prussian name with the lands along the Baltic and established themselves at the mouths of the rivers Vistula and Niemen. Before 1225 not a single German lived there.

Eventually the Monks became so strong that they ventured to invade the Polish province of Pomorze, *i. e.*, the "Corridor," captured the city of Danzig in 1308 and kept it until 1454.

History relates that 10,000 Christian inhabitants of Danzig (Kdansk) were slaughtered by the Teutonic warring Monks. This proves conclusively that before 1308 the population of Danzig was Polish, because Teutonic Knights would not have slaughtered 10,000 of their German compatriots. From that date German immigration was encouraged, Gdansk became gradually Germanized and assumed the name of Danzig.

In 1410 Poland inflicted a crushing defeat on the Teutonic Order, recovered Pomorze and in 1454 restored Danzig to the Polish Crown.

In 1525 the Teutonic Order embraced the Protestant faith, was secularized and became vassals of Poland. On April 8, 1525, in Cracow, the Grand Master of the Teutonic Order, Albert von Hohenzollern, swore a solemn oath of allegiance to the King of Poland. After that time East Prussia was governed by Dukes, instead of Grand Masters.

The Duchy of East Prussia remained a fief of the Polish Crown until 1656, when the Great Elector,

Niezwykły objaw miłości do morza dała w Gdyni wycieczka Słowaków. 40 osób tej wycieczki udało się o godz. 3 nad ranem na brzeg, by zaintonować prastarą pieśń o morzu słowiańskiem. Niektórzy, tego żywiołu morskiego entuzjaści, skrapiali sobie czoła wodą Bałtyku.

Frederick William I of Brandenburg, bought its independence by aid to Poland, then hard pressed by the Swedes. The Hohenzollerns of East Prussia were related to the Hohenzollerns, the Electors of Brandenburg, and the two territories joined hands across the Polish provinces of Pomorze ad Warmia.

We must remember, that the present district of the Kingdom of Prussia, with its capital at Berlin, was known at that time as the Electorate of Brandenburg, but in 1701 the Electors of Brandenburg assumed Royal title and were thereafter crowned at Koenigsberg, in East Prussia. Only after that event, the whole territory of Brandenburg and East Prussia, separated as it was by the Polish province of Pomorze, *i. e.,* the "Corridor," assumed the name of Prussia. Thus, the name of Kingdom of Prussia is derived from the original, exterminated tribes of Prussians or Borussians.

It is clear that from 1656 until 1772 the inhabitants of Brandenburg and of East Prussia, *i. e.,* of both parts of the Kingdom of Prussia, could communicate with each other only through the Polish province of Pomorze, or the "Corridor," unless they preferred to travel by sea. There were no railways and no telegraphs at that time and people traveled on horseback, in carriages or in sledges.

This was more inconvenient than at present and the distance to cover through Poland was longer, because not the whole of the former Polish province was assigned by the Treaty of Versailles to Poland, but only the central part. The fact is, that the cities of Malbork (Marienburg), Elbing and the province of Warmia (Ermeland) were not restored to Poland, though they had formed an integral part of the Polish Republic from the Peace Treaty of Thorn (Torun) in 1466.

The map clearly shows what territories belonged to Poland. To this day majority of the population is Polish in the district of Warmia (Ermeland). But this district was not allotted to Poland, being lost by the plebiscite of July 11, 1920, at a time when Poland was invaded by Bolsheviks.

Thus, when East Prussia was isolated from Brandenburg by the Polish provinces of Pomorze and of Warmia, the route for travelers through the Polish territory was longer and more tiresome than is the case with present railway communication. Nowadays the transport of goods is as cheap and efficient as before the war and travelers are undisturbed.

That Germans themselves recognize the efficiency of the railroad service is shown by the statement of Dr. Holz, a high official of the railway administration in Koenigsberg. Says Dr. Holz: "From the stand point of transit, Eastern Prussia is not isolated. The Reich railroad has built a bridge across Polish territory. Transit is effected without the least hindrance, as if the German railway administration held under its own control the traffic crossing through Polish territory... The cost of transportation, established in accordance with the domestic rates of Germany, is maintained as it the territory situated between Eastern Prussia and the rest of Germany were still

German territory. It should further be recognized that the Polish railway administration does its best to keep its engagements." (Ost Preussens Wirtschaft und Verkehr vor und nach dem Kriege. Koenigsberg, 1923.)

This eloquent statement clearly demonstrates the efficient management of the railway transit across Poland.

In the same vein is the remark of M. Pierre Nathomb, the eminent Belgian journalist, who writes to his friend Emil Ludwig, the well-known author: "Transport facile, routes ouvertes, libre transit de Prusse en Prusse, passage de troupes meme largement assuré—que voulez-vous encore?"

("Easy transportation, open highways, free transit from Prussia to Prussia, even passage of troops largely assured, — what more do you want?"

Le Vingtieme Siecle, March 14, 1932, — *"Propos de Couloir,"* Bruxelles.)

"But," complain the Prussians on both sides of the Corridor, "is it not terrible, that the President of the German Republic must travel in a locked carriage through the Corridor to reach his home in East Prussia?"

We just mentioned that Electors of Brandenburg traveled from Berlin by horse-carriages through the Polish territory to be crowned in Koenigsberg and history did not raise objection on this point.

And why does not the President of the German Republic travel to his home by the sea? East Prussia has an excellent marine communication with the Reich and the steamers from Koenigsberg have connections with all German ports. The President may choose for his journey a well equipped German liner, or travel in state on a German warship, escorted by so many destroyers.

But let us revert to the past, when travel across Poland was really inconvenient.

To abolish the slight inconvenience of the Polish Province of "Pomorze" separating East Prussia form the district of Brandenburg, Frederick the Great of Prussia engineered the First Partition of Poland, taking Pomorze as his share in 1772 and annexing Danzig in 1793.

History relates, that this Monarch had a peculiar conception of God and religion, for he used to say: "God is always on the side of the stronger batalions."

On April 9, 1772, he wrote to his brother Henry the following words about Poland: "We are going

to partake of the Eucharistic Body, which is Poland, and if such communion is not for the good of our souls, it will certainly be beneficial to our States."

Now that inherent justice has triumphed, after so many years, and that body of Poland of which Frederic so ruthlessly partook has been restored, the Germans pretend that the same body, the "corridor," cuts into the living flesh of Germany. They say that the **restored** "Polish Corridor" is **intolerable**. They speak of the "insular situation" (insulare Lage) of East Prussia—as **unique** of its kind. They complain of the "**stifling**" (Abschnürung) of this province. Is it really so **intolerable, unique** and **stifling?** Let us glance at the territory of the United States.

1. The peninsula of Alaska has an "insular situation" like East Prussia. The Canadian Province of the British Columbia is a corridor, like the "Polish Corridor." An American citizen travels to Alaska by sea or by rail. But, has there ever been a demand to annex British Columbia to the United States for convenience's sake?

2. A citizen of Buffalo going to Detroit takes the New York Central, or Michigan Central, or the Grand Trunk, but in all three cases he must travel almost all the way through the province of Ontario, the Canadian Corridor. Is it necessary to annex the province of Ontario for the sake of convenience?

3. And may not the situation of Ulster in Ireland with regard to England be compared to that of Eastern Prussia with regard to Germany? In this case England appears to be totally unaware of the frontiers drawn in Ireland at the expense of Irish unity.

It should be mentioned, that the frontiers of the "Polish Corridor" are economically invisible, and there are no custom or passport formalities for travelers from Berlin to Koenigsberg, and vice versa, provided they use specified trains.

What are after all, the reasons of Germany's complaints?

Not historical reasons, not ethnographic, not linguistic, not transit difficulties and not economic reasons.

Why not economic reasons?

1. Because the "Corridor" and the City of Danzig are economically dependent on the Polish hinterland. Before the war in 1913, only 2,134,607 tons of goods were loaded and unloaded through the port of Danzig. Now the traffic is four times greater, exceeding the figure of 8,500,000 tons.

2 Because Polish traffic of goods through the length of the "Corridor" is five times greater than the traffic of Germany across the "Corridor."

3. Because the "Corridor" is the only access to the sea, possessed by the Polish State, with a population of 32,000,000

4. Because Poland must possess a sea-coast of her own. If this sea-coast were taken away from Poland, Germany would exercise a veritable monopoly of the means of communication with the Continent of Europe. This monopoly would make the commerce of Great Britain, Scandinavia, France and America dependent upon Germany's good-will, not only in connection with Poland, but also with all the countiers of Central Europe.

5. And because, the outlet to the sea for the 32,000,000 inhabitants of Poland is more important than the territorial access to the Reich of the 2,258,000 inhabitants of Eastern Prussia.

Yet there are some reasons, which many observers designate as "sentimental and traditional reasons."

We related a few facts from the history of the past; now let us quote a fact from contemporary history. President von Hindenburg, soon after the Treaty of Versailles came into force, said: "One cannot settle a matter by giving way to melancholy thoughts. That which once was German must become German again. Do not forget this, young Germans!" (Was wir verloren haben, Fr. Zillesen, Berlin, 1920).

Of course, before the war Germany was more powerful than today. The "Polish Corridor" and the Free City of Danzig belonged to Germany, also the province of Posnania – the cradle of the Polish race. Yet Posnania as well as the "Corridor" are claimed to be a part of German Fatherland, because three generations of Germans lived there! Alsace-Lorraine had been annexed to Germany since 1871, Schlezwig since 1864 and also some Belgian territory. By the Treaty of Versailles Germany returned all these territories to their rightful owners. Besides, Germany had her colonies and a powerful merchant marine.

Would Germany try to recover the Polish provinces, and then the French, the Danish and the Belgian? And would she demand the return of her colonies from the British? Then, she may claim the restitution of her merchant marine from the Allies. Of course she may recover all this and become as poscirful as before the war.

The question is, whether restoring Germany to its former power would be conducive to a peaceful. collaboration of the family of nations?

Clearly, this must be answered in the negative,

The Treaty of Versailles, signed June 28, 1919, in conformity with President Wilson's fourteen points, has no double meaning, when it stipulates: "The creation of a Polish State, united and independent, with free access to the sea, constitutes one of the necessary conditions of a lasting and just Peace and a lawful regime in Europe."

WZROST I DZIAŁALNOŚĆ URZĘDU GMINNEGO KRYNICY

W ślad za rozwojem Zdrojowiska — Krynicy, które w latach powojennych dzięki niespożytej energji Dyrektora Zakładu inż. Nowotarskiego zmienia swoje oblicze zamieniając się w powszechnie zwaną „Perłę Uzdrowisk" w Polsce — tak że i gmina — Krynicy musi nadążać za piętrzącemi się potrzebami i wymogami w miarę jej wzrostu i znaczenia.

Jeśli porówna się zadania Gminy Krynicy z okresu lat z przed roku 1928, kiedy obszar jej wynosił 244 ha i mieszczące się na tym terenie około 200 domów mieszkalnych i frekwencją około 18.000 leczącej się publiczności, — łatwem będzie zrozumieć nagłe zwiększenie obowiązków Urzędu tejże Gminy po roku 1928, w którym obszar gminny powiększono przez przyłączenie dawnej gminy wiejskiej o dalszych 869 ha i około 300 domów mieszkalnych. Jednocześnie z tym przyrostem podąża świetny rozkwit Uzdrowiska, które już w roku 1931 przekracza cyfrę 28.000 leczących się kuracjuszy.

Cyfry te uwypuklają dobitnie jak — im obecnie wymogom i potrzebom musi odpowiadać od tej pory Kierownictwo Urzędu Gminnego, które spoczywa

w rękach cenionego jej włodarza Dra Xawerego Górskiego i dodać trzeba z bardzo szczupłym sztabem urzędniczym ze sekretarzem J. Witekiem na czele.

Policji Państwowej, a wreszcie także sklepów —

Celem zapewnienia bezpieczeństwa i skutecznej obrony przed żywiołem ogniowym zakupuje gmina dwie motorowe pompy pożarnicze.



W miarę tych potrzeb o uzyskaniu środków finansowych buduje Gmina kolejno dwa gmachy własne, stanowiące dalszą ozdobę tego miasta, a zarazem będące pomieszczeniem Biura, Urzędu Miejskiego, Hali Targowych, Komunalnej Kasy Oszczędności, podnoszących rentowność tychże budowli.

Dla ubogiej ludności oddała Gmina w bieżącym roku Łaźnię Ludową, urządzoną wedle wszelkich wymogów higjeny i potrzeb, a więc z wannami, natryskami i parówką.

Na obecny rok gospodarczy przewidziano celem miejscowego zmniejszenia bezrobocia w miarę

skreślonego niestety budżetu w porównaniu do roku ubiegłego o 30 % — dalszą budowę chodników i wodociągu dla objektów miejskich kosztem około 160.000 zł. Budowa ta jest w toku.

Na najbliższym planie dalszej rozbudowy Gminy i jej przedsiębiorstw przewidziana jest budowa Rzeźni Miejskiej — któraby mogła odpowiadać stałemu wzrostowi tego miasta. Wyrażamy pełnię nadzieji, że będziemy świadkami dalszego rozkwitu tej cenionej i przepięknej miejscowości.

JÓZEF SKRZESZEWSKI (PROBOSZCZEWICE).

Czego nam rolnikom brak?

Jak wynika z licznych publikacyj, ogłaszanych w pismach i przemówieniach czołowych przedstawicieli i działaczy państwowych i społecznych, utrzymanie produkcji rolnej, przynajmniej na dotychczasowym poziomie, jest obecnie bardzo ważnem zagadnieniem gospodarczem.

My rolnicy doskonale zdajemy sobie sprawę z obowiązków jakie na nas ciążą. Rozumiemy, że obowiązek wyprodukowania środków żywności w ilości dostatecznej, jest naszym nakazem moralnym i obywatelskim.

Teorje opłacalności i rady niektórych ekonomistów, zalecające zmniejszenie produkcji rolnej celem podniesienia cen, nie trafiają nam do przekonania.

A jeżeli znaleźli się rolnicy, którzy te rady zastosowali, to takich rolników samo życie zredukowało.

Ja osobiście wolałbym zostać bankrutem przy pełnej śpiżarni, niż gospodarzować tak, aby celowo zmniejszać wydajność warsztatu rolnego i także w końcu plajtnąć przy pustej śpiżarni.

Z tych przyczyn hasło: „Ratujmy rolnictwo i popierajmy produkcję rolną“ jest hasłem gospodarczo uzasadnionem.

I istotnie bardzo dużo w tej dziedzinie już dokonano przez wydanie ustaw o charakterze moratoryjno- rozjemczym, które dają dobroczynny skutek w stosunku do zobowiązań uciążliwych i lichwiarskich.

Natomiast nie widzimy żadnych poczynań, mających to zadanie zaopatrzenia rolnictwa w środki płynnie na potrzeby bieżące.

Każde przedsiębiorstwo musi posiadać środki płynne jako kapitał obrotowy.

Warsztaty rolne nie są wyjątkiem. Ze względu na system produkcji rolnej i poradność obrotów kapitałowych w tej dziedzinie, nawet umiarkowanie ekstenzy na gospodarka rolna wymaga nakładów, które wracają do rolnika nie wcześniej jak po roku.

Dotąd radziliśmy sobie pożyczkami w bankach, a najczęściej u prywatnych dyskonterów.

Obecnie te źródła kredytowe są dla nas zamknięte. Kredyty bankowe wyczerpaliśmy, a prywatni kapitaliści zastrajkowali.

Uzyskanie jakiejkolwiek pożyczki przez rolnika w obecnym czasie jest tak trudne, jak przejście wielbłąda przez ucho igielne, pomimo że wartość naszych majątków kilkakrotnie przewyższa sumę naszych zobowiązań.

Co w takim razie mamy robić? Jak sobie pomóc i jak wyjść z tego impasu?

Jedni nam radzą, że należy część majątków ziemskich upłynnić przez sprzedaż części i lub przez parcelację.

Rada byłaby dobrą, gdyby mały rolnik posiadał środki na kupno ziemi. Niestety, tak nie jest. Rolnicy pieniędzy nie posiadają, a kapitaliści ziemi kupować nie chcą.

Drugim sposobem zdobycia środków płynnych jest kredyt długoterminowy, udzielany w ziemskich listach zastawczych. *(Dok. nastąpi).*

Założyciele kopalni „Dobrobytu“

Grono Członków Założycieli spółdzielczej kopalni węgla „Dobrobytu". — Prosimy gorąco wstąpić w ich ślady. — Odnośna deklaracja znajduje się na okładce.

JWP. **Baczkowski Aleksander** (bankowiec) Łuck
„ **Blum Romuald** (bankowiec) Łuck
„ **Boniewicz Joachim** (kooperator) Krzemieniec
„ **Bubnow Bazyli** (bankowiec) Łuck
„ **Chrzanowski Zygmunt** (bankowiec), Łuck
„ **Czajko Władysław** (ziemianin) Gotowdy
„ **Divina Marja** (bankowiec) Łuck
„ **Dobrowolski Stanisław** (bankowiec) Łuck
„ **Ehrlich Emil** (ekonomista) Bolechów
„ **Furman Ignacy** (bankowiec) Łuck
„ **Gajewska F.** (ziemianka) Turzno
„ **Gołębiowski Edmund** (dyr. dóbr) Ojców
„ **Grodziński Jerzy** (ziemianin) Jaszowice
„ **Grodzińska Irena** (ziemianka) Jaszowice
„ **Gurbski Wacław** (notarjusz) Sierpc
„ **Kapuściński Józef** (kooperator) Lipniki
„ **Karczewski Stanisław** (ziemianin) Strykowice [Górne
P. T. Kasa Stefczyka Lipniki
JWP. **Kasprowicz Michał** (bankowiec) Łuck
„ **Kilian Józef** (ziemianin) Skierbieszów
„ **Kijowski Aleksander** (bankowiec) Łuck
„ **Kleszczyński Józef** (ziemianin) Jakubowice
„ **Kossowski Edmund** (kooperator) Krzemieniec
„ **Kowalski Wacław** (ziemianin) Wyrzysk
Przew. ks. **Kot Stanisław** Kraków
JWP. **Kusiorski Jan** (bankowiec) Łuck
„ **Kukier Władysław** (ziemianin) Gałki
„ **Kryński Alfons** (ziemianin) Roguszyn
„ **Lewicki Edward** (ziemianin) Łuków
„ **Lisiecka Marja** (bankowiec) Łuck
„ **Łunkiewicz Józef** (bankowiec) Łuck
„ **Malinowski Sergjusz** (bankowiec) Łuck
„ **Mamczyc Witold** (bankowiec) Łuck
„ **Michałowski Filip** (bankowiec) Łuck
„ **Moliński Michał** (kooperator) Krzemieniec
„ **Morawski Witold** (ziemianin) Milawczyce
„ **Mrowińska Wanda** (ziemianka) Lichawa
„ **Mrowiński Witold** (ziemianin) Lichawa
„ **Nekrasz Władysław** (bankowiec) Łuck
„ **Nowosielski Kazimierz** (bankowiec) Łuck
„ **Odrowąż Wysocka Zofja** (ziemianka) Polan- [ka W.
„ **Ostrowski Tadeusz** (publicysta) Kraków
„ **Pińska Stanisława** (bankowiec) Łuck
„ **Pluciński W.** (ziemianin) Trzebaw
„ **Planeta Jan** (radca kolej.) Lwów
„ **Płochowski Marjan** (ziemianin) Bielawy
„ **Radomyska Halina** (ziemianka) Sierpc
„ **Rutkowski Tadeusz** (bankowiec) Łuck
„ **Sadkowski Stanisław** (bankowiec) Łuck
„ **Siemieńska Zofja** (ziemianka) Czaryż
„ **Sidorowiczówna Kamilja** (bankowiec) Łuck
„ **Soczyński Bazyli** (bankowiec) Łuck
„ **Stanek Jan** (dyr. szkoły) Zdzięcioł
„ **Szymański Ignacy** (ziemianin) Poturzyn
„ **Szul Franciszek** (grafik) Kraków
„ **Świderski Franciszek** (dyr. szk. handl.) Stryj
„ **Titowowa Stanisława** (bankowiec) Łuck
„ **Trzciński Piotr** (bankowiec) Łuck
„ **Turoboyski Czesław** (ziemianin) Bujnice
„ **Waszek Otton** (bankowiec) Poznań
„ **Zdziarska Marja** (ziemianka) Łęgowice
„ **Zdziarski Stanisław** (ziemianin) Łęgowice
„ **Zielińska Halina** (ziemianka) Łążyn
„ **Znamierowski Michał** (bankowiec) Łuck
„ **Zub Antoni** (bankowiec) Łuck

Dalszy ciąg dzieła JWP. Inż. Eugenjusza Kwiatkowskiego, dalszy ciąg dzieła JWP. Konsula Edmunda Kaleńskiego, oraz podziękowania zamieścimy w następnym zeszycie „Dobrobytu".

PRENUMERATA:	CENY OGŁOSZEŃ:	Rękopisów
Rocznie . . . . 9 zł.	Cała strona . . . 200 zł.	Redakcja nie zwraca.
Półrocznie . . . 5 „	1/2 strony . . . . 125 „	Na odpowiedź prosimy załączyć
Miesięcznie . . 1 „	1/4 „ . . . . 70 „	znaczek.

Redaktor odpowiedzialny: Franciszek Szul, Redaktor naczelny: Tadeusz Ostrowski. Wydawca: Komitet redakcyjny.
Odbito w Drukarni „Powściągliwość i Praca“ w Krakowie, Kazimierza Wielkiego 95. Telefon 166-40.

FIRMA CHRZEŚCIJAŃSKA

STANISŁAWA BIELECKIEGO SYN

SKŁAD FUTER I PRACOWNIA KUŚNIERSKA

W Krakowie, ul. Poselska L. 15. Tel. 144-24. Konto P. K. O. 413.880.

Poleca w wielkim wyborze: Futra męskie gotowe i na zamówienia z bardzo solidnem wykonaniem i z doborowego materjału dla Przewielebnego Duchowieństwa, JWP. Nauczycielstwa, Urzędników itp. po przystępnych cenach i na dogodnych warunkach, w spłatach miesięcznych. Płaszcze damskie według najnowszych fasonów z różnych rodzaji futer, jakoto: lisy, szale, mufki, kołnierze, nie wykluczając także przeróbek i naprawy wykonywanych w własnej pracowni.

Przyjmuję futra na przechowanie latem za drobną opłatą asekuracji.

Deklaracja

Jestem (śmy) skłonny (a, i,) wpłacić jako przyszły (a, li,) współwłaściciel, (ka, le,) kopalni węgla „DOBROBYTU" na Górnym Śląsku w formie udziału, kwotę

zł .... (słownie .... złotych)

gotówką w całości), w ratach miesięcznych po zł. ....*

począwszy od dnia .... 1933 r.

.... dnia .... 1933 r.

.... (podpis)

**) Niepotrzebne przekreślić.*

Deklaracja

Jestem (śmy) skłonny (a, i,) wpłacić jako przyszły (a, li,) współwłaściciel, (ka, le,) kopalni węgla „DOBROBYTU" na Górnym Śląsku w formie udziału, kwotę

zł .... (słownie .... złotych)

gotówką w całości), w ratach miesięcznych po zł ....*

począwszy od dnia .... 1933 r.

.... dnia .... 1933.

.... (podpis)

**) Niepotrzebne przekreślić.*

KARTKA POCZTOWA

Nadawca:

„Dobrobyt“

K R A K O W

Kazimierza Wielkiego 95

Znaczek za 20 gr.

KARTKA POCZTOWA

Nadawca:

„Dobrobyt“

K R A K O W

Kazimierza Wielkiego 95

Znaczek za 20 gr.